



Jarno van Maanen
22 maart 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Het is inmiddels al zes jaar geleden dat de huidige A4 voor het eerst in de showroom verscheen en in de autowereld is dat een eeuwigheid. Nou heeft de auto een jaar of twee geleden wel een facelift gekregen, maar een facelift is niet meer dan een facelift. Toch verkoopt Audi bijna net zoveel A4's als BMW auto's van de 3-serie verkoopt, terwijl laatstgenoemde maar liefst vier jaar verser is. Eigenlijk druist dat tegen de principes van de autowereld in, want een auto die al zo lang op de markt is en binnen een jaar wordt afgelost, heeft doorgaans zeer bedroevende verkoopresultaten. Een knappe prestatie van Audi, en om dat vol te houden heeft de fabrikant een nieuw uitvoeringsniveau in het leven geroepen: Advance, luxer dan Pro Line, maar voor een fractie van de prijs.



Het exterieur

Vanwege de leeftijd en het verkoopssucces van de A4 is het een bekende verschijning. Aan de voorkant is het een typische Audi, met zijn grote omlijste grille, sportieve onderbumper en de ietwat boosijkende koplampunits. Het is goed gelukt om deze auto te voorzien van het familiegezicht en het wordt steeds lastiger om te herkennen wã©lke Audi nu weer in de binnenspiegel opdoemt. Van dichtbij is het nog wel te doen, dan verraadt het knikje aan de onderkant van de koplamp zijn identiteit, maar van een afstandje zijn Audi's een pittige uitdaging voor een ongeofende autospotter.

Aan de achterkant is de A4 wat makkelijker te onderscheiden van andere Audi's, voornamelijk vanwege de vorm van de achterlichten, die je niet op andere modellen van Audi tegenkomt. De achterzijde is lekker breed en behoorlijk laag, zodat de auto er stoer uitziet. Ook stoer zijn de uitlaatpijpen: ã©n aan elke zijde. Sommige mensen

vinden het een tikkeltje pretentius, een "schamel viercilindertje"™ met twee van die stoere uitlaatpijpen, maar het staat wel erg goed en bovendien zijn de prestaties van deze auto goed genoeg om dergelijk uiterlijk vertoon te rechtvaardigen.

Iedereen weet het: zwart kleedt af. Dat geldt dus ook voor deze A4, want de zwarte kleur maakt "m absoluut niet te dik. Het staat "m gewoon goed en past in plaatje: sportief, chique, maar ook een tikkeltje saai. Een voordeel van deze kleur is dat het chroomrandje rond de ramen goed opvalt, waar dat bij een zilverkleurige auto amper te zien is. Ook de wielen, zeventienduims in doorsnee en met zestien spaken, passen goed bij de auto, niet te klassiek, maar ook niet te sportief.



Het interieur

Je kunt veel zeggen over het interieur van de A4, maar echt spannend, uniek of

gewaagd kun je het niet noemen. Eigenlijk is het gewoon saai. Maar dat is helemaal niet erg. Sterker nog: veel mensen willen helemaal geen vrolijke kleurtjes, aparte vormen en grappige bedoelde details. Bovendien is het veilige interieur niet erg tijdsgebonden, want zelfs na zes jaar maakt het geen gedateerde indruk en dat is een prestatie op zich. ~"Ieder nadeel heb z~"n voordeel~", zullen we maar zeggen.

Het koele en zakelijke interieur ademt kwaliteit uit. De gebruikte materialen zien er goed uit en voelen goed aan, de afwerking is van een zeer hoog niveau en alles zit waar het hoort te zitten. Maar ja, dat mag je van een premium middenklasser ook eigenlijk wel verwachten. Ook het instrumentarium is zowel goed vormgegeven als handig in gebruik, maar heeft wel een kleine eigenaardigheid: de snelheidsmeter maakt tot 80km/h stapjes van 10km/h en gaat dan opeens over op stapjes van 20km/h, wat een beetje verwarrend kan zijn.

Amarettobruin is de kleur van de vollederen bekleding. Hoewel het <i>an sich</i> een mooie kleur is, kleurt het niet heel mooi bij de rest van het interieur. Saai zwart zou een betere keuze zijn geweest. De stoelen zitten fijn, maar de zijdelingse steun is niet om over naar huis te schrijven. Qua ruimte biedt de A4 niet meer of minder dan zijn directe concurrenten. In de praktijk houdt dat in dat de ruimte voorin heel behoorlijk is, maar dat de ruimte op de achterbank niet overhoudt. Voor kinderen is wel genoeg ruimte, mits ze niet zo groot zijn. De inhoud van de kofferbak is met 460 liter best aardig.



Het rijden

De A4 voelt meteen vertrouwd aan. Alles zit waar het hoort te zitten en voelt aan zoals het hoort aan te voelen. Na het starten broemt de motor een beetje en herinnert je daarmee hij al een tijdje meegaat, de meeste moderne benzinemotoren zijn wat stiller. De motor reageert niet zo nerveus op het gaspedaal als bij de meeste BMW's, maar ook niet zo indirect als bij veel Mercedesen, eigenlijk zit hij daar precies tussenin. Ook op de koppeling is weinig aan te merken, die is niet te licht en niet te zwaar.

Bochten zijn niet een specialiteit van deze auto. De besturing is net niet scherp genoeg en de wegligging is ook niet zo geweldig. Als je wat sneller rijdt, dan merk je dat de neus iets te graag naar de buitenkant van de bocht wil. Dat heeft twee oorzaken: het testexemplaar is niet uitgerust met quattro (vierwielaandrijving) en de motor ligt helemaal voorin de auto. Deze twee ingrediënten vormen het recept voor onderstuur,

en dat merk je goed. Nou is het niet zo dat de wegligging echt beroerd is, maar het is wel duidelijk dat een BMW 3-serie stukken beter rijdt.

De motor is een verhaal apart. Hij draait nu al een jaartje of tien mee en heeft onder andere als krachtbron van de sportieve varianten van de Volkswagen Golf, Audi A3 en Seat Leon gediend. Ook wordt deze motor gebruikt door Donkervoort, die hem oppept tot een vermogen van maar liefst 270pk. In de A4 levert hij â€˜slechtsâ€™™ 163pk, maar voor normaal gebruik is dat wel voldoende. Omdat het een benzinemotor met turbo betreft, is er al bij lage toerentallen veel trekkracht voorhanden. Het is wel te horen dat deze motor niet de jongste meer is: hij klinkt wat rumoerig.

Wat ook niet helemaal meer van deze tijd is, dat is de handgeschakelde vijfbak. Als je kiest voor quattro-aandrijving krijg je wel een zesbak, maar in een voorwielaangedreven exemplaar moet je het â€˜ouderwetsâ€™™ met een versnelling minder doen, wat overigens niet echt een gemis is, gezien de soepelheid van de motor. Het schakelen verloopt wel prettig; de pook laat zich eenvoudig door de schakelwegen leiden en de slagen die hij maakt zijn niet te lang. Minder prettig is de bediening van de remmen. Het rempedaal voelt een beetje sponzig aan, maar gelukkig doen de remmen hun werk wel goed.



Slot

Aan het eind van dit jaar wordt de huidige A4 vervangen door een nieuw model en dat is niet te vroeg. De auto raakt namelijk een beetje verouderd. Iedereen ziet hem nu al zes jaar rondrijden, het is tijd voor wat anders. Desalniettemin is het in veel opzichten nog een aardige auto; het interieur ziet er niet verouderd uit, van buiten is hij nog behoorlijk fris en met de motor is ook weinig mis. Vanwege de voorwielaandrijving en de ligging van de motor valt de wegligging een beetje tegen. Het is gewoon een fijne auto, maar zijn leeftijd begint parten te spelen.

Als je een auto koopt moet je vooruit denken en als je nu een A4 koopt die al zes jaar geleden op de markt kwam, dan is hij over drie jaar al negen jaar oud. Het klinkt erg simpel, maar het is wel zo. Om toch A4's te blijven verkopen heeft Audi een aantal aantrekkelijke aanbiedingen: de Advance-uitvoering kost minder dan duizend euro,

terwijl de iets minder luxe Pro Line-uitvoering bijna drieduizend euro kostte. Ook kun je voor weinig geld een leerpakket en/of een sportpakket nemen. Voor degenen die het niet erg vinden om in een uitloopmodel te rijden zijn het aantrekkelijke aanbiedingen, de rest moet maar even wachten op het nieuwe model.

Plus

- + Kwalitatief hoogwaardig interieur
- + Prettige motor
- + Voordelige optiepakketten

Min

- Model loopt op zijn eind
- Last van onderstuur
- Besturing tikkeltje vaag